Architetto L. BROGGI

IL NUOVO PARCO A MILANO

CON TAVOLA TOPOGRAFICA.

MILANO
TIPOGRAFIA BERNARDONI DI C. REBESCHINI E C.
Via Rovello, 14
—
1890.

IL NUOVO PARCO A MILANO

(Vedi tavola)

È stata una iniziativa fortunata — e l'egregio cittadino che se n'è fatto promotore, deve provare una vivissima soddisfazione, constatando come un' idea, che pareva a tutta prima destinata a rimanere un pio desiderio, sia entrata sollecitamente nel campo degli studi per la sua attuazione. — E lo svolgimento e il progresso di questi studi non ha interessato solamente quella categoria di persone pur troppo ristretta, che si occupa con amore e coscienza di ogni importante quistione cittadina, ma ha subito incontrato il favore popolare. Si capisce d' altra parte come questo non gli potesse mancare quando si pensi che la nostra città è fra le pochissime, che non hanno località alcuna, dove la classe meno abbiente possa trovare nei giorni di riposo, quel sollievo che solo la libertà e l' aria dei campi possono dare.

A Torino, a Genova, a Firenze, a Roma, a Napoli, vi sono alle porte della città luoghi deliziosi, dove il popolo può godere liberamente l' aria campestre e il verde dei prati.

A Milano noi vediamo nei giorni di festa, intere famiglie le quali, per passare alcune ore in un posto che abbia una lontana aria di campagna, finiscono per installarsi per lunghe ore fra le strette e rachitiche aiuole di osterie suburbane, con poco vantaggio certo e della salute, e dell' economia domestica.

Nè si può pretendere come alcuni credono, che a questo piacere, il popolo possa sostituire quello di frequentare i pubblici giardini che esistono o quelli che si faranno, poichè per la manutenzione e la conservazione stessa di tali giardini, per le discipline che li regolano,

per il pubblico che li frequenta, è impossibile ch'essi possano offrire quel carattere di libertà campestre di cui deve sentire un vero bisogno, chi ha trascorso una intera settimana fra le fatiche dell'officina e l'aria metifica dell'abitazione cittadina.

È inutile quindi il disconoscere la necessità e l'utilità della creazione di un Parco a Milano, è inutile voler svisare o immiserire una questione di tanto interesse cittadino con sofisticherie e dubbiosi cavilli — meglio vale affrontare il problema e vedere di risolverlo nel modo più felice e più pratico.

Noi tutti conosciamo già i diversi progetti che a quest'ora sono stati messi fuori. Il primo dell'egregio Architetto Alemagna commendevole sotto molti rapporti offre difficoltà finanziarie che io credo insormontabili, poichè implica espropriazioni di terreni fabbricabili di troppo caro prezzo; nè si può sperare che i proprietari possano transigere sul prezzo stesso in vista di eventuale aumento di valore di reliquati, rimanendo questi di un estensione troppo piccola per poter offrire un compenso adeguato.

Il secondo progetto dello stesso signor conte Alemagna come quello dell'Architetto Ceruti e l'altro dell'Architetto Cesabianchi hanno per me un difetto comune che è quello degli accessi attraverso arterie essenzialmente industriali, troppo frequentate da veicoli d'ogni genere, costituenti mille preoccupazioni, mille intoppi, mille noie per la modesta e tranquilla famigliola che si reca sui prati a passare la sua mezza giornata di gratuita villeggiatura. Pensiamo un momento al ritorno dal Parco durante una sera festiva e combiniamo con questo ritorno il traffico della via Principe Umberto per arrivi e partenze di treni, o quello di Corso Loreto coll'incrocìo e il passaggio continuo del tram a vapore interprovinciale, di quello di Monza, dell'altro di circonvallazione e di quello radiale di Piazza del Duomo, e poi si comprenderà facilmente se in mezzo a un tal movimento che offre molti pericoli per chi non sia ben cauto e oculato, sia compatibile una folla che passeggia a scopo di svago, dove i bambini rappresentano una notevole maggioranza.

D'altra parte quest'idea che l'accesso ad un parco debba essere

costituito da arterie che in certo qual modo preparino colla loro ampiezza, colla loro calma, colla loro pace, quell' ambiente campestre a cui si vuol arrivare, non è punto una mia trovata, ma ha formato la preoccupazione di tutte le città che hanno un parco; e Vienna, Bruxelles e Parigi provano luminosamente la verità di questo asserto.

Per me quindi il parco di Milano non può e non deve essere che in quella vasta plaga che si estende fra il sobborgo di Porta Magenta e il Gran Corso fuori del Sempione, dove il Comune, ispirandosi a concetti assolutamente moderni, ha disposto strade ampiissime, alberate, diritte, dove dopo tanti anni di trionfo di quelle idee meschine che ci hanno regalato il Cimitero e la stazione di smistamento nel bel mezzo delle abitazioni, si legge la nota della confidenza e della fiducia nella grandezza e nella prosperità della città nostra, dove finalmente i cultori dello Sport hanno affermata questa nota di modernità, istituendo il centro dei loro ritrovi e iniziando felicemente un nuovo ramo della vitalità milanese. Per me dunque l' ideale per la creazione del nuovo Parco si riassume in questo: trovare il modo di rimanere nella plaga a cui ho accennato, a condizioni tali, che l'attuazione del grandioso progetto possa diventare possibile e sollecita.

Ora io credo che a ciò si potrebbe arrivare trasportando il parco appena al di là della nuova strada di circonvallazione e circondando con esso per tre lati il nuovo ippodromo il quale servirebbe così a dare un' importanza speciale ai due grandi ingressi ai lati della cancellata per la quale ora si entra nella pista. Si otterrebbe così il vantaggio di rispettare il piano regolatore e le strade che già furono tracciate e sistemate — e si andrebbero ad occupare terreni fuori della zona fabbricabile pei quali il prezzo si ridurrebbe forse a un decimo di quello delle aere che avrebbero dovuto occuparsi col primo progetto Alemagna.

L' accesso al Parco si farebbe dal gran Corso fuori Porta Sempione con un larghissimo viale che avrebbe il suo principio al punto d'incontro della linea Milano-Vigevano, e la piccola superficie d'area fabbricabile che dovrebbe essere espropriata per mantenere la larghezza di tale viale costante fino all' ingresso del Parco, si otterrebbe

assai facilmente dai proprietari a vantaggiose condizioni, poichè il piccolo sacrificio che farebbero sarebbe largamente compensato dall'aumento di valore dei terreni che verrebbero a trovarsi sul detto gran viale.

Venendo ora agli appunti che possono esser fatti a questo progetto essi si riducono a due:

1° L'attraversamento sul principale accesso della linea Milano-Vigevano.

2° La distanza.

Quanto al primo esso fu già oggetto di lamenti in occasione delle ultime corse di Maggio. — Si osservò giustamente che il ritorno dall'ippodromo era gravemente intralciato da questo ostacolo di una linea ferroviaria la quale, opponendosi improvvisa barriera ad una massa enorme di carrozze miste alla folla, potrebbe dar luogo a spiacevoli inconvenienti.

Si sa poi anche che oltre i lamenti della cittadinanza altri ne vennere da parte dell'autorità militare la quale reclama un accesso per la Porta Sempione alla nuova Piazza d'Armi, e anche qui si capisce quale intralcio possa essere in caso di manovre, riviste od altri servizi militari, un' interruzione forzata di marcia.

Non è quindi solamente pel Parco che l'inconveniente dovrà essere risolto, e bisognerà pur venire un giorno o l'altro, o a rialzare, come si è fatto sul Corso Vercelli, la linea Milano-Vigevano, ciò che potrà farsi senza menomamente alterare il servizio di smistamento che si fa sopra area perfettamente indipendente dalla linea suddetta, o ricorrendo in ogni caso con una lieve deviazione del progettato viale, al ripiego suggerito dall'egregio Architetto Alemagna di praticare cioè un sovrapassaggio alla linea ferroviaria.

Venendo ora alla quistone della distanza, io non crederei proprio si dovessero spendere parole per dimostrare come essa si riduca ad una impressione più che altro; ma a meglio dimostrar ciò, ho creduto bene unire una tavola, in cui nella medesima scala sono disegnati il nuovo Parco come io lo penso e il *Bois de Boulogne* di Parigi. — È curiosa l'analogia topografica che si riscontra nei due piani e che

si rileva evidentissima a chi appena li osserva. — Ed ecco ora alcuni dati nelle distanze:

Milano — Distanza dallo sbocco di Via Sempione nel Foro Bonaparte all' incontro del nuovo Viale	Ml.	1.920
Dal punto d' incontro suddetto al Parco	„	1.880
Totale . . .	Ml.	3.800
Parigi — Dalle Tuileries all'Arc de l'Étoile	Ml.	3.250
Dall'Arc de l'Étoile al Bois de Boulogne	„	1.700
Totale	Ml.	4.950

Ora chi mai a Parigi pensa che il Bois sia “ distante. „

D'altra parte anche a Milano quando si vede la folla enorme che in occasione delle corse si reca a piedi a S. Siro si può ben dire che della “ distanza „ non si tiene molto conto.

Per quelli poi che non amano passeggiare, sarà facile provvedere con mezzi di trasporto economici; e con un servizio di Tram da Porta Magenta, un altro dal Sempione e una diramazione ferroviaria dalla stazione Nord, ogni cittadino potrà con 10 o 15 centesimi recarsi comodamente in pochi minuti al nuovo Parco.

Ma vi è un'altra ragione per dimostrare che il Parco a S. Siro non sarà troppo lontano, ed è che studiando un momento la pianta di Milano e dei suoi dintorni si può facilmente constatare, come la maggior parte di quelle osterie tradizionali, che il popolo predilige per le sue scampagnate, si trovano a distanze maggiori del campo delle Corse, intorno al quale come ho già detto, dovrebbe sorgere il Parco.

Sull'ampiezza del Parco, secondo il mio progetto, non dirò una parola, poichè nel posto ove io lo vorrei, limiti non ne esistono, e si potrà quindi raggiungere quella superficie che si crederà e tanto meno parlerò sulla sua disposizione poichè per questa partita la speciale e alta competenza del mio egregio Collega Alemagna è troppo nota e

si può vivere sicuri che nelle sue mani, il simpatico problema avrà una soluzione che non lascierà nulla a desiderare.

E con ciò chiudo, e sarò lietissimo se colle mie parole avrò fatto fare un passo all'importante quistione, dimostrando come si possa avere un ampio parco nella migliore posizione di Milano e con una spesa assai inferiore a quella fatta da altre città d'Europa, per raggiungere eguali risultati.

VIALI D' ACCESSO
AI PARCHI DI MILANO E PARIGI
Milano - Distanza dallo sbocco di Via Sempione nel Foro Bonaparte all'incontro sul nuovo Viale Ml. 1920
Dal punto d'incontro suddetto al Parco . 1880
Totale Ml. 3800
Parigi - Dalle Tuileries all'Arc de l'Etoile Ml. 3250
Dall'Arc de l'Etoile al Bois de Boulogne . 1700
Ml. 4950
Scala nel rapporto di 1 a 8000
MILANO
NUOVO
PARCO
IPPODROMO
S. Siro
Piazza d' Armi
Rondò del Sempione
Corso
Porta
Sempione
Parco
S. Pietro in Sala
Stazione
smistamento
Nuove
Caserne
Arco della Pace
Palazzo Sforzesco
Arena
Piazza del Duomo
PARIGI
BOIS DE BOULOGNE
Jardin d' acclimatation
Avenue de Neuilly
Avenue de la Grande Armée
Avenue du Bois de Boulogne
Rond Point de l'Etoile
Avenue des Champs Elysées
PLACE DE LA CONCORDE
PALAIS DES TUILERIES
Palais du LOUVRE
SEINE